



NOTA INFORMATIVA DE ACIDENTE COM AERONAVE

- ✓ Esta nota informativa é divulgada para efeitos de prevenção de acidentes.
- ✓ A informação constante deste documento tem caráter provisório e contém APENAS um resumo dos acontecimentos, estando sujeita a alterações durante o processo de investigação.
- ✓ A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades mas, e apenas, a recolha de ensinamentos suscetíveis de evitarem futuros acidentes.

PROCESSO Nº 04/ACCID/2013			
Data/Hora (UTC) ¹ : 09:15		Local: Montevile; Alcácer do Sal	
Aeronave	Tipo: Hughes 269C	Matrícula: CS-HAZ	Nº de série: 1084
Operador	GESTAIR Flying Academy		
Origem/Destino	Cascais (LPCS) / Cascais (LPCS)		
Pessoas a bordo	2		
Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais	0	0	0
Graves	0	0	0
Ligeiras / Nenhumas	2	0	
Danos na aeronave: Substanciais			

BREVE DESCRIÇÃO:

A aeronave efetuava um voo de instrução de pilotagem, levando a bordo um instrutor e um aluno.

Tendo descolado da base, no aeródromo de Cascais, pelas 07:50, voaram, entre 1000ft e 2000ft, para a margem Sul do rio Tejo, onde efetuaram diversas manobras, de acordo com o programa de instrução.

Por volta das 09:00 dirigiram-se para a zona a Sul do estuário do rio Sado e subiram para 2500ft, para efetuar o treino de emergências, nomeadamente a falha do motor em voo e consequente manobra de autorrotação. Foi escolhida uma área de pinhal, para melhor avaliar da capacidade de escolha dos possíveis lugares de aterragem e o modo de os atingir.

Ao efetuar o primeiro simulacro de falha de motor, logo depois de iniciar a autorrotação, o motor parou e não foi possível arrancá-lo de novo em voo, dada a pouca altitude a que se encontravam, pelo que o piloto instrutor tomou os comandos e procurou aterrar numa zona livre de obstáculos, ao longo da vedação de um pinhal.

Já na fase de aproximação reparou na existência de uns eucaliptos de grande porte que se encontravam na sua linha de aproximação ao campo selecionado.

Para franquear esses eucaliptos, o piloto viu-se obrigado a perder velocidade e a aumentar o passo do rotor, o que veio provocar uma diminuição das RPM do rotor, reduzindo a sua capacidade de sustentação para arresto da aeronave, junto ao solo.

¹ - Todas as horas referidas neste documento, salvo indicação em contrário, são horas UTC (Tempo Universal Coordenado). Nesta data, a hora local em Portugal continental era igual à hora UTC + 1.

O contacto com o solo foi violento e a parte inferior do helicóptero colidiu com um pequeno pinheiro, o que provocou a colisão da cauda com o terreno e fratura múltipla da mesma, com consequente perda de controlo da aeronave. Esta acabou por rodar e ficar em posição vertical, com o mastro do rotor principal assente no solo e as pás principais danificadas (*figura nº 1*).

Os pilotos, depois de terem desligado o combustível e todos os interruptores, abandonaram a aeronave, pelos seus próprios meios, sem terem sofrido qualquer lesão. Com a chegada dos Bombeiros Voluntários de Alcácer do Sal, foi possível desligar e retirar a bateria, para evitar possíveis faíscas e risco de incêndio.



Figura Nº 1

Em cumprimento do §5.1 do cap. 5 do Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), do nº 1 do art.º 5º do Regulamento (UE) Nº 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro e do nº 1 do art.º 11º do Dec. Lei Nº 318/99, de 11 de agosto, o GPIAA abriu um processo de investigação sobre as causas do acidente.

Lisboa, 07 de maio de 2013